



5. 高松港・坂出港の役割分担と連携

(1) 考え方

財政状況の厳しい中、港湾施設の整備には莫大な費用と年月が必要であり、各々の港で多様なニーズの全てに対応することは困難な状況です。

そこで、両港が隣接した重要港湾であることを踏まえ、それぞれの港の得意分野を伸ばし、苦手分野を補う方向で役割分担と連携を図り、効果的・効率的な長期構想とするため、異なる港湾管理者が一つの事務局となり、「高松港・坂出港長期構想検討委員会」を設置しました。

(両港の位置関係)

- 両港の主要な物流拠点である高松港朝日地区と坂出港林田地区の距離は約20kmであり、沿岸部を東西に走る県道高松坂出線等で結ばれています。
- 現在、県道高松坂出線では、トンネルを含む約7km区間において4車線化工事を進めており、陸上部における両港のアクセス機能は強化されます。

図表 5-1 両港の位置とアクセス



(2) 現状比較と棲み分け

1) コンテナ貨物

- 貨物のコンテナ化や海上輸送へのモーダルシフトにより成長が期待できる分野です。
- 高松港では、韓国、中国、神戸に定期航路を有するコンテナターミナルと高松神戸間のフェリー航路があり、令和2年のコンテナ貨物取扱個数は10万TEU弱で、全国22位、四国2位となっています。
- 坂出港では、令和3年8月から定期RORO船航路(東京上り便)が就航しています。

図表 5-2 両港のコンテナ貨物取扱個数

	高松港	坂出港
コンテナターミナル (R2)	外貿 37,979TEU	
	国際フェリー 3,853TEU	
フェリー・RORO船 (R2)	神戸 52,272TEU	東京 (R3.8.7 就航)

出典：国土交通省「港湾調査」

- ▶ 両港の物流拠点間の距離が近いため、坂出港に新たなコンテナターミナルを整備するのではなく、既存施設の機能強化を図ります。
- ▶ フェリー、RORO船については、高松港が阪神方面、坂出港が京浜方面と対岸地域で棲み分けができており、各々で航路の充実を目指します。

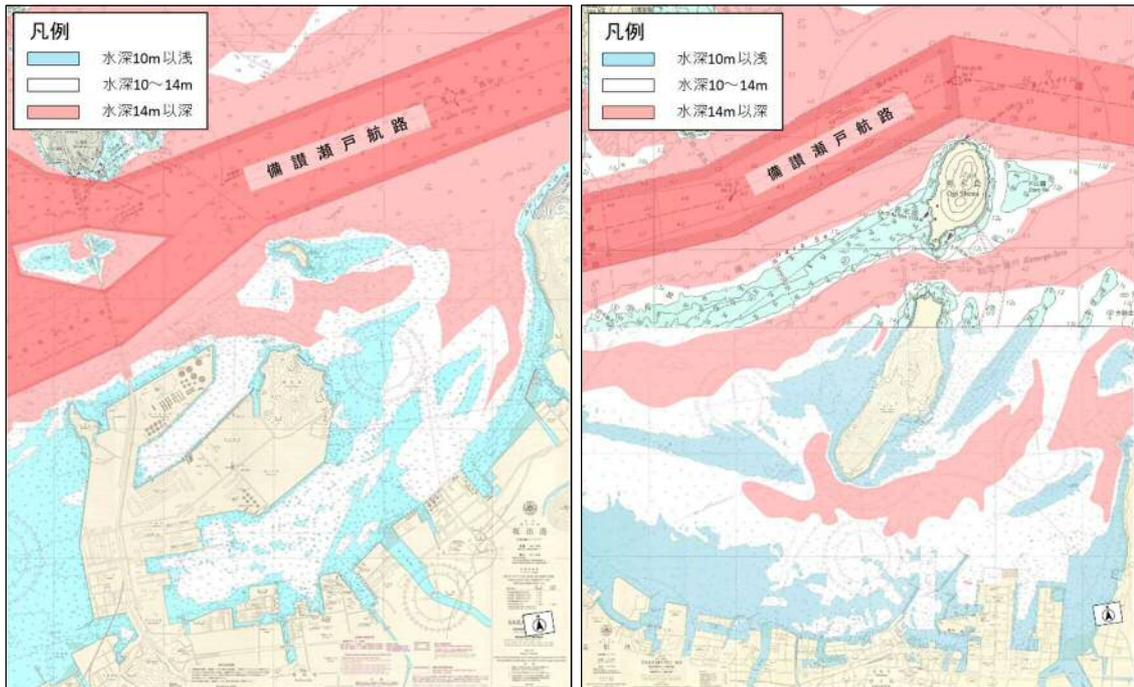
2) 大水深岸壁

- 坂出港の公共岸壁で取り扱われる貨物は、麦、とうもろこし、完成自動車、鋼材、金属くず等多岐にわたっており、とりわけ、四国に輸入される麦の全量、四国に移入される完成自動車の約7割を取り扱っています。
- 海上物流の効率化を背後に、船舶は大型化の傾向にあり、坂出港においても、岸壁の機能を上回る大型貨物船の入港実績があります。
- 大水深岸壁の整備にあたり、坂出港は、地形的に航路水深を確保しやすいですが、高松港では、長距離の浚渫が必要になります。

図表 5-3 両港の最大水深岸壁と入港実績

	高松港	坂出港
最大水深岸壁	朝日地区(-12m) L=240m	林田地区(-12m) L=240m
最大入港船舶	PCC船 (76,420総トン、L=199m)	貨物船 (56,589DWT、L=190m)
必要岸壁機能	水深(-12m)、L=290m	水深(-15m)、L=270m

図表 5-4 海域の特性（左：坂出港、右：高松港）



出典：海上保安庁刊行

海図第 W1121 号（平成 29 年 7 月刊行）

海図第 W1122 号（平成 13 年 2 月刊行）

出典：海上保安庁刊行

海図第 W1125 号（平成 25 年 1 月刊行）

海図第 W137A 号（平成 13 年 1 月刊行）

- 船舶の入港実績、施設整備の容易さから、坂出港で大水深岸壁整備を目指します。
- 高松港では、既存の(-12m)岸壁の延伸を図ります。

3) クルーズ客船

- 県内観光施設の規模に見合ったクルーズ客船の大きさについて、実務者にアンケートを実施した結果を参考に、受入れ対象とするクルーズ客船の大きさを 11 万トン級までとします。
- 世界のクルーズ客船は、5 万トン級までが約 4 割、11 万トン級までが約 8 割となっており、本県（高松港・坂出港）の受入れ施設の現状では、機会損失が発生しています。
- 高松港玉藻地区では、5 万トン級までのクルーズ客船を受け入れており、「街から近く、景観が素晴らしい」と好評を得ています。
- 高松港朝日地区のコンテナ岸壁では、11 万トン級までのクルーズ客船の受入れが可能ですが、コンテナ船との調整が困難であることに加え、街から遠く、下船後の 2 次交通を要するため、乗船客から良い評価が得られていません。
- 備讃瀬戸航路の夜間航行規制のため、坂出港での巨大船入港時の滞在時間は、高松港と比べ約 2 時間短くなります。
(愛媛県の来島海峡にも航行規制があるため、香川県に大型客船が入港する場合、通常、東方向での入出港となります。)

図表 5-5 両港のクルーズ客船受入れ実績

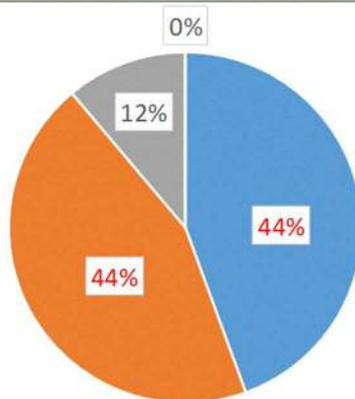
	高松港玉藻地区	高松港朝日地区	坂出港林田地区
実績(R元)	23隻	2隻	1隻
最大入港船舶	55,575 総トン (マースダム)	115,906 総トン (ダイヤモンド・プリンセス)	50,142 総トン (飛鳥Ⅱ)

図表 5-6 実務者アンケート (クルーズ WG 資料)

- 依頼先
- ①香川県クルーズ誘致アドバイザー 2社
 - ②船舶総代理店 3社
 - ③ランドオペレーター 3社
 - ④(一財)みなと総合研究財団
クルーズ総合研究所 1社

Q 香川県内に寄港が見込まれるクルーズ客船

香川県の観光施設の状況等を踏まえ、香川県における外国クルーズ客船の誘致・受入れに際して、どの程度までの大きさのクルーズ客船が合っているか？



■ 5万吨級まで ■ 11万吨級まで ■ 3万吨級まで ■ 14万吨級まで ■ その他

結果 ①11万吨級まで ②5万吨級まで

Q 寄港地として選定される港

長さ200m以上の外国クルーズの船会社はどのような要素で寄港地を決めているのか？



優先順位の上位3つを得点化し、評価
(優先①:3点、優先②:2点、優先③:1点)

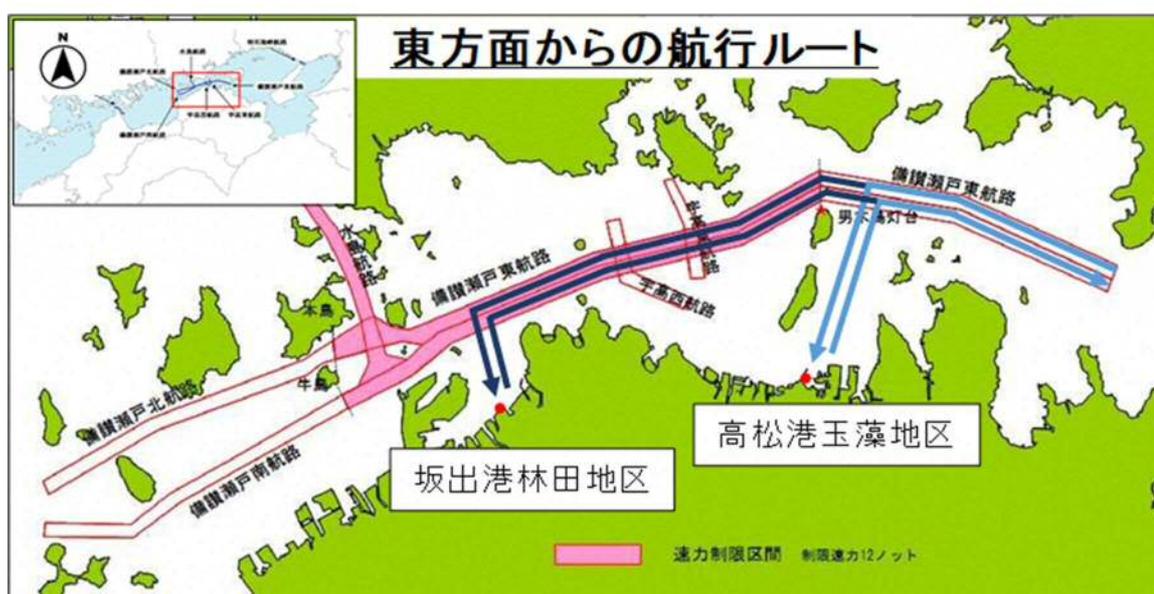
結果 ①港までの航路の通航 ②港での滞在時間

図表 5-7 運航するクルーズ客船とカテゴリー

総トン数別	ラグジュアリー		プレミアム		スタンダード		計	カバー率
	隻数	割合	隻数	割合	隻数	割合		
9,999GT以下	12	33%	17	47%	7	19%	36	12%
10,000～59,999GT	37	47%	21	27%	21	27%	79	40%
60,000～119,999GT	3	3%	34	31%	73	66%	110	78%
120,000GT以上	1	2%	14	22%	50	77%	65	100%
合計	53		86		151		290	

出典：海事プレス社「クルーズ客船データブック 2020・2021」を基に県が作成

図表 5-8 香川県沖の夜間航行規制区間

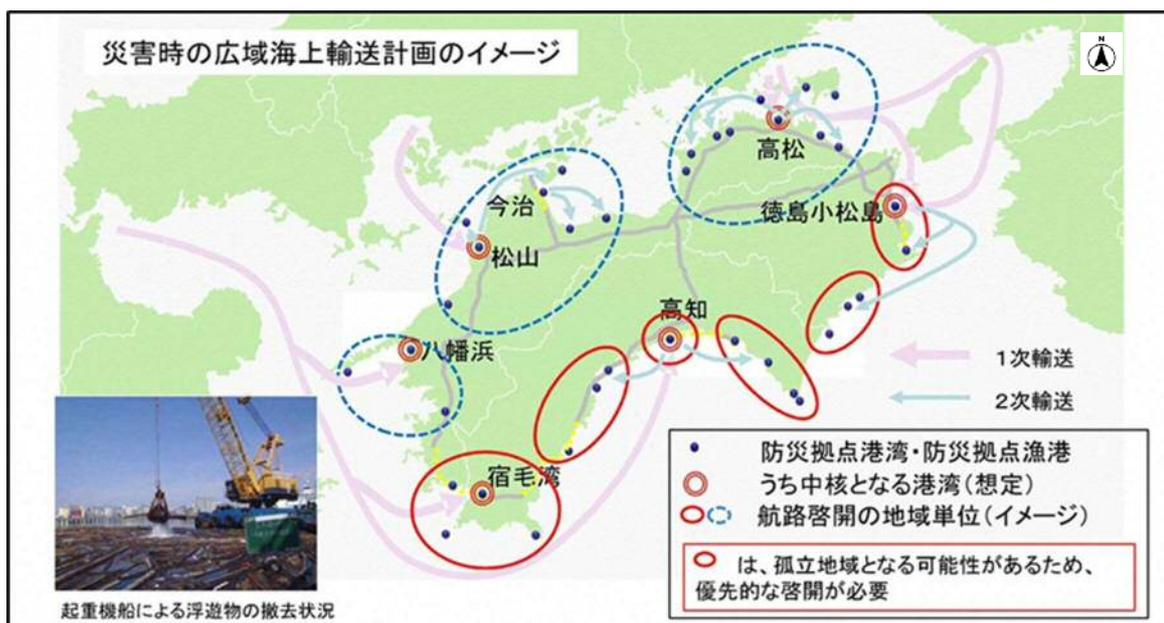


- 高松港玉藻地区で大型クルーズ客船の受入れ施設を整備、坂出港は、中・小型クルーズ客船を受入れることで高松港を補完するものとします。

4) 大規模災害に向けた対応

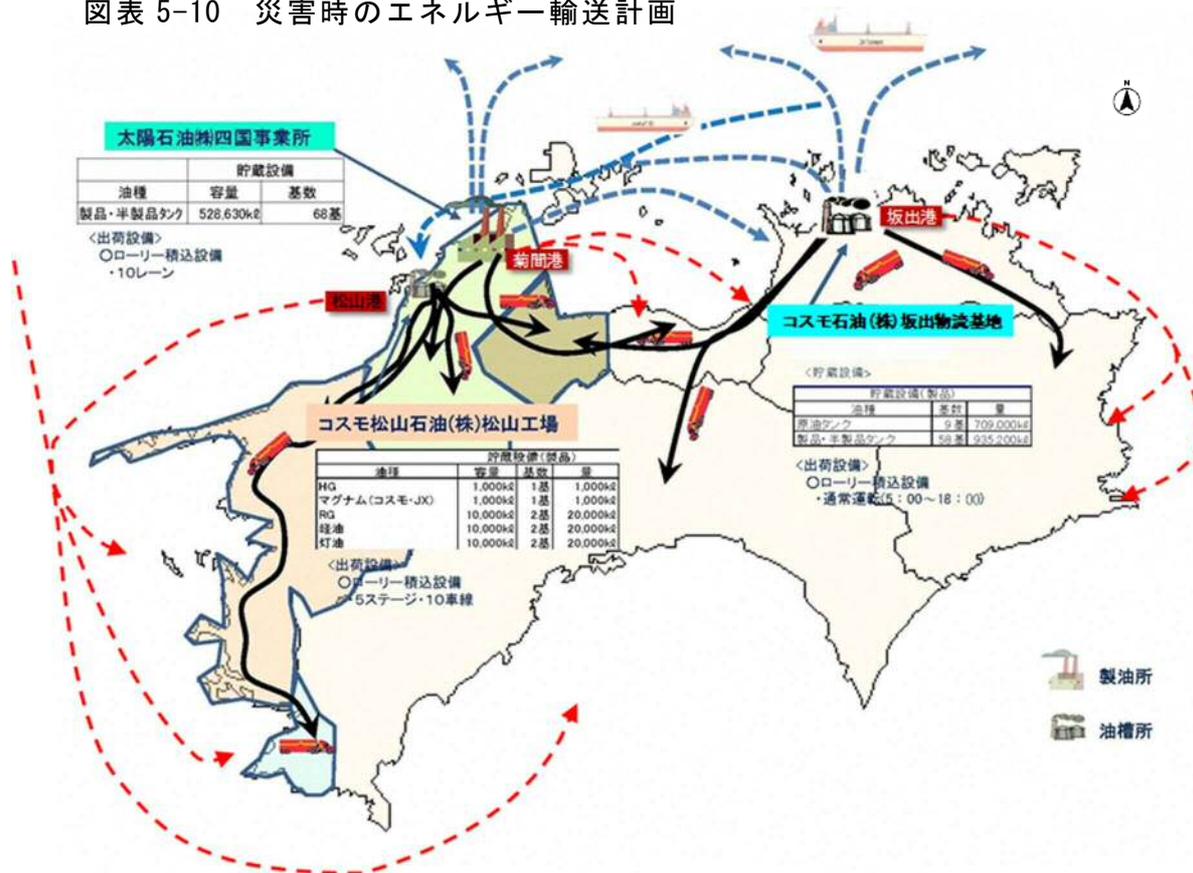
- 高松港玉藻地区は、国の現地対策本部設置が予定されている高松サンポート合同庁舎が立地しており、四国の防災拠点としての役割が求められています。
- 高松港は、離島へのフェリー航路が集積するほか、神戸港と結ぶ中距離フェリー航路を有します。
- 過去の大規模災害時において、フェリーをはじめとする船舶は、被災地への人員・物資輸送等においてその有用性が認められているところであり、今後想定される南海トラフ地震等の大規模災害時においても、船舶の活用が期待されます。
- 四国の広域的な海上輸送の継続計画(広域海上BCP)において、高松港は、広域海上輸送計画の中核となる港湾として、坂出港は、四国のエネルギー供給拠点として位置づけられています。

図表 5-9 災害時の輸送計画



出典：四国地方整備局「四国港湾ビジョン 2040」

図表 5-10 災害時のエネルギー輸送計画



出典：「四国地域の石油製品安定供給に向けて～石油・LPガス流通実態と災害時の対策～」

(経済産業省) より四国地方整備局作成

- 高松港では、フェリー岸壁の耐震化を図ります。
- 坂出港では、環境に配慮した多様なエネルギー拠点としての機能強化を図ります。